

Industria marítima brinda apoyo

La Junta Asesora Internacional de la Autoridad del Canal de Panamá confirmó que la industria marítima dará su apoyo y pagará, mediante peajes, los trabajos de construcción del tercer juego de esclusas que permitirán a Panamá brindar al comercio marítimo mundial un paso rápido y seguro. ◆ 3 y 4

Alejandro Caballero



Analizan proyecto del Canal



Houston está preparado para recibir los barcos que llegarían producto de la ampliación.

PAG>12

Más sobre la propuesta de ampliación



Aspectos sociales y ambientales forman parte importante de los estudios realizados por la Autoridad del Canal de Panamá.

PAG>6 y 7

Marinera por primera vez



Una historia ejemplar de logros.

PAG>10

60%
del presupuesto de inversión del Estado proviene de los fondos que aporta el Canal de Panamá.

CORRESPONDENCIA

7 de abril de 2006

He estado visitando este sitio por varios años y aún me sorprende. Por lo general lo visito una vez al día, en ocasiones más. Lo que quisiera ver es en qué dirección van los barcos. ¿Sería posible indicar en el sitio en qué dirección están el Atlántico y el Pacífico? No estoy seguro de que sea posible, pero seguramente sería agradable contar con esta información.

Gracias,

Lanny Reed
 Portland, Michigan
 EE.UU.
 Lreed@Cablespeed.com

22 de mayo de 2006

Reciban mis felicitaciones por el nuevo diseño de su sitio del Canal y mis gracias por continuar ofreciendo el servicio de las cámaras en vivo.

Saludos,

Michael Craig Patterson
 823 Lake Street
 San Francisco, CA 94118
 EE.UU.

La foto

Jorge Vásquez



De visita en Gatón, dos cruceros inician su tránsito

De la Administración

Buenas noticias

Es natural que existan inquietudes genuinas relacionadas con los beneficios que aporta el Canal, sus operaciones actuales, y más que nada, su futuro. Dos de estas inquietudes fueron despejadas esta semana con informaciones surgidas en días recientes.

Por un lado, el presidente de la República, Martín Torrijos, subrayó públicamente que los aportes que entrega el Canal al Estado representan este año el 60% del presupuesto de inversión estatal; es decir que con este dinero se invierte en mejoras a escuelas, hospitales y otras infraestructuras que contribuyen a mejorar la calidad de vida del panameño.

Por otro lado, la Junta Asesora de la Autoridad del Canal de Panamá, integrada por importantes representantes del sector marítimo internacional, en un comunicado público señaló que los costos de la ampliación del Canal mediante un Tercer Juego de Esclusas serán sufragados en su totalidad por los usuarios del Canal en un término razonable, sin dejar deuda alguna ni al país ni a los panameños. Los especialistas internacionales también celebraron el desempeño de la ACP desde que asumió la responsabilidad de administrar el Canal en 1999.

... los costos de la
 ampliación del Canal
 mediante un Tercer Juego
 de Esclusas serán
 sufragados en su totalidad
 por los usuarios del Canal

JUNTA DIRECTIVA

Ricaurte Vásquez M.
 Presidente

Adolfo Ahumada
 Eloy Alfaro
Norberto R. Delgado D.
Antonio Domínguez A.
Mario Galindo H.
Guillermo Quijano Jr.
Eduardo Quirós
Alfredo Ramírez Jr.
Abel Rodríguez C.
Roberto R. Roy

Alberto Alemán Zubieta
 Administrador
Manuel E. Benítez
 Subadministrador
Stanley Muschett I.
 Gerente de Administración Ejecutiva

Fernán Molinos D.
 Gerente de Comunicación y Medios
Maricarmen Sarsanedas
 Jefa de Información
Myrna A. Iglesias
 Producción
 Redacción
 Ariyuri Mantovani
 Octavio Colindres
 Julieta Rovi
 Maricarmen de Ameglio



el canal 10 al día

El programa de televisión que le actualiza sobre la vía acuática de TODOS LOS PANAMENOS

RETV, Canal 5: Sábados 7:30 p.m.
 Telemetro, Canal 13: Domingos 9:00 a.m.
 RTVE, Canal 11: Domingos 11:00 a.m.
 Hogar de la Visión: Domingos 8:30 p.m., Miércoles (r) 6:00 p.m.

ACP

Apoyan propuesta de ACP

Armando De Gracia

La Junta Asesora de la Autoridad del Canal de Panamá se reunió en Panamá los días 18 y 19 de mayo. La reunión fue presidida por Ricaurte Vásquez Morales en su calidad de presidente de la Junta Directiva y Ministro para Asuntos del Canal y en la misma participaron todos los miembros de la Junta Directiva y la administración del Canal.

Estuvieron presentes, además, 13 miembros de la Junta Asesora: **William O'Neil**, secretario general emérito de la Organización Marítima Internacional y presidente de la Junta Asesora de la ACP; **Albert Nahmad**, presidente de Watsco, S.A.; **Salvador Jurado**, presidente del grupo de construcción y desarrollo Building Components Group; **Stephan Schmidheiny**, presidente de la Fundación AVINA, promotor del desarrollo sostenible de América Latina; **Tommy Thomsen**, socio del Grupo A.P. Moller – Maersk, la empresa de logística y transporte de contenedores más grande del mundo; **Dr. Aaron Gellman**, profesor del Centro de Transporte y catedrático de la Universidad Northwestern en Chicago; **Andrónico Luksic Craig**, vicepresidente del Banco de Chile y presidente de la Cumbre de Líderes Empresariales del Foro Económico del Asia Pacífico, de 2004; **Philip Embiricos**, director de Embiricos Shipbrokers, miembro del Comité Ejecutivo de BIMCO y exdirector de INTERTANKO (Asociación Internacional de Armadores de Buques Cisterna Independientes); **Gerhard Kurz**, expresidente y director ejecutivo de la naviera Seabulk Internacional; **Joe Reeder**, abogado y socio de la firma Greenberg Traurig, ex presidente de la Junta Directiva de la Comisión del Canal de Panamá; **Almirante William Flanagan**, presidente de Empresas Skarven; **Flemming R. Jacobs**, ex presidente del Grupo NOL de Singapur y consultor para la industria marítima; **Capitán Wei Jiafu**, presidente del Grupo COSCO, líder en servicios marítimos de la República



Popular China.

Concluida la reunión, la Junta Asesora emitió el siguiente comunicado:

“Esta semana marca la duodécima reunión de la Junta Asesora de la Autoridad del Canal de Panamá. Los miembros de la Junta Asesora han llegado a Panamá, provenientes de todas partes del mundo, para revisar y deliberar sobre el estudio preparado por la ACP sobre la propuesta de ampliación del Canal.

La Junta Asesora ha estudiado todos los hechos relativos a este histórico hito, y considera que los resultados reflejan una evaluación exhaustiva y realista de todos los aspectos pertinentes. Felicitamos al liderazgo de la Autoridad del Canal de Panamá, a la dirección del país y al pueblo panameño por el extraordinario trabajo y profesionalismo que ha dado como resultado esta trascendental y soberana decisión por parte de Panamá. Como miembros de la Junta Asesora, ha sido un privilegio compartir nuestras opiniones con ustedes.

Nuestras firmas adheridas a este documento son prueba de que los miembros de la Junta Asesora

unánimemente consideran que la ampliación del Canal con el tercer juego de esclusas debe ser tratada como un tema de la más alta prioridad para Panamá, ya que en la actualidad el Canal opera prácticamente a su máxima capacidad.

El comercio mundial crece a un ritmo acelerado. El crecimiento pronosticado de la demanda es realista, pero los beneficios para Panamá solamente podrán ser obtenidos si se procede con la ampliación del Canal lo antes posible. Los costos de la obra serán sufragados en su totalidad por los usuarios del Canal en un término razonable, sin dejar deuda alguna ni al país ni a los panameños.

La Junta Asesora celebra el desempeño ejemplar de la ACP desde el momento en que asumió la responsabilidad privativa de todas las operaciones del canal a fines de 1999, y deseamos expresar nuestra entera confianza sobre la capacidad de la ACP para manejar y ejecutar eficientemente el proyecto de la ampliación del Canal.

La ampliación del Canal es una decisión soberana del pueblo panameño, y tenemos plena confianza en que los panameños reconocen plenamente los importantes beneficios

que a corto y a largo plazo producirá a Panamá y su gente.

Entre ellos:

- Un fuerte impulso a la actividad económica de la República de Panamá.

- En los últimos seis años, el Canal ha contribuido al Tesoro Nacional con más de B/.2,200 millones, cifra mucho mayor que el total percibido a través de los 85 años previos de operación.

- Generación de oportunidades de empleo para todos los panameños.

- Aumento en ingresos como resultado del incremento en el tráfico por el Canal.

- Consolidación de Panamá como centro comercial y marítimo internacional, lo que le garantizaría su legítimo lugar en la economía mundial.

Durante seis años este proyecto ha sido analizado exhaustivamente por expertos independientes de la industria quienes han estudiado la mejor opción para asegurar que la capacidad del Canal se mantenga al mismo ritmo de crecimiento que el comercio internacional. Respalamos a Panamá por conducir al Canal a este momento decisivo, y aguardamos con gran entusiasmo esta emocionante y muy necesaria ampliación del Canal.★

Impacto en inversiones del país

El 60% de inversiones sociales se construyen con fondos del Canal, sostuvo recientemente el presidente Torrijos

El 60% de las obras de inversión social que lleva adelante el gobierno nacional, en diferentes partes del país, se construye con fondos que provienen del Canal de Panamá, afirmó el presidente de la República, Martín Torrijos, durante un acto de entrega de obras en La Mesa y otros dos distritos de la provincia de Veraguas.

El mandatario recordó que por primera vez este año, el presupuesto contó con un renglón de inversiones de 800 millones de balboas, de los cuales, 500 fueron aportados por el Canal de Panamá, lo que equivale a decir que el 60% de las calles construidas en La Mesa, las aulas de las escuelas y la carretera del Pixbae de Veraguas se construye con los dineros que produce el Canal de Panamá.

El gobernante también hizo alusión al fideicomiso que se creó con fondos del Canal y que permitirá identificar proyectos en cada uno de los corregimientos de Panamá.

...por primera vez este año, el presupuesto contó con un renglón de inversiones de 800 millones de balboas, de los cuales, 500 fueron aportados por el Canal de Panamá.

Por otro lado, Torrijos, manifestó que coincide con la Conferencia Episcopal Panameña en que debe hacerse un esfuerzo conjunto para llevar a todos los panameños información disponible y real sobre el

proceso de divulgación del proyecto promovido por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), que propone ampliar la vía acuática.

Torrijos quien entregó 250 títulos de propiedad, becas a 52 niños de familias de escasos recursos y órdenes de proceder para obras sociales, por más de un millón de balboas, en la provincia de Veraguas, dijo que éste no es un proceso que se hace de un día para otro, por lo que debe existir calma y no confundir los escenarios.

“Todos estamos de acuerdo que debe hacerse un esfuerzo de divulgación y coincidimos que hay que dar toda la información disponible, información real, no ficticia, como en algunas veces se ha tratado de empañar el proceso”, sostuvo el jefe del Ejecutivo.

El mandatario recaló que este tema será ampliamente divulgado por la ACP y que está en desarrollo; por ello han salido a llevar información a distintos sectores de la sociedad panameña y comunidades del país. Del proyecto depende mantener la importancia del Canal para el comercio mundial y el crecimiento económico nacional.★

Avalan proyecto del Canal

Después de dos días de reuniones la Junta Asesora y secretario general de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) emitió un comunicado en donde declara que los costos de la ampliación del Canal mediante un Tercer Juego de Esclusas serán sufragados en su totalidad por los usuarios del Canal en un término razonable, sin dejar deuda alguna ni al país ni a los panameños, y también celebró el desempeño de la ACP desde que asumió la responsabilidad de administrar el Canal en 1999.

William O'Neil, presidente de la Junta Asesora y secretario general emérito de la Organización Marítima Internacional (OMI) y algunos representantes de la industria, también miembros de la Junta Asesora, hablaron a los medios de comunicación sobre sus apreciaciones en torno a una posible ampliación de la vía acuática.

William O'Neil, presidente de la Junta Asesora de la Autoridad del Canal de Panamá

¿Está de acuerdo la industria con aumentos de peaje para la construcción de un nuevo juego de esclusas?

Sí, eso es correcto. El principio de que la ampliación va a ser pagada por aquellos que utilizan el sistema como un medio de comunicación ya ha sido acordado. El Canal tiene un problema de capacidad y lo reconozco perfectamente bien. No hay duda de que la Junta Asesora que está compuesta por líderes en diferentes segmentos de la industria y profesionales del mundo marítimo y expertos en todas las áreas apoyan plena y totalmente las recomendaciones hechas por la administración de la ACP con respecto a la necesidad de brindar un servicio más allá del que actualmente está brindando.

¿Qué tan urgente es la necesidad de la ampliación, muchos piensan que no es necesario en este momento?

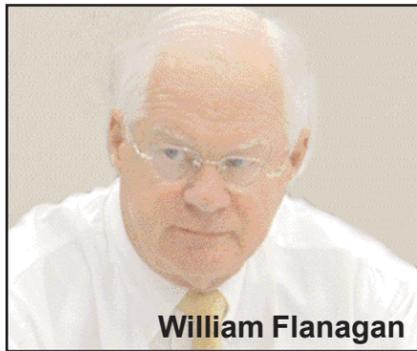
La respuesta a eso es que algunos segmentos de los usuarios, de los armadores creen que la capacidad está al límite y piensan que esto sólo va a empeorar. Se han hecho estudios por el Canal y han sido exhaustivos y confirman que algo se tiene que hacer. No hay duda de que si el mundo va a continuar utilizando al Canal como una de las principales arterias del transporte marítimo éste debe tener la capacidad para administrar la demanda con respecto al tamaño del buque.

¿Qué nos puede decir sobre los competidores del Canal como una posible ruta por el ártico, el Sistema Intermodal por Estados Unidos o el Canal de Suez?

La ruta por el ártico no existe. Depende de la posibilidad del calentamiento mundial que se extienda en el punto en que el hielo en el ártico se reduzca lo suficiente como para permitir el libre tránsito de buques 24 horas al día. Debo referirme a mi ocupación previa en la Guardia Costera (de Canadá) donde estudiamos el ártico y no preveo esa posibilidad de navegar en una base segura en el futuro.



Philip Embiricos



William Flanagan

El sistema intermodal es una posibilidad. Ciertamente reconocemos que el Canal no brinda la capacidad de manejar buques más grandes y los armadores se van a buscar otros medios para poder mover sus mercancías de los puertos de Asia a los puertos de Estados Unidos. Por lo tanto la competencia intermodal es potencialmente real y no el ártico. El Canal de Suez también.

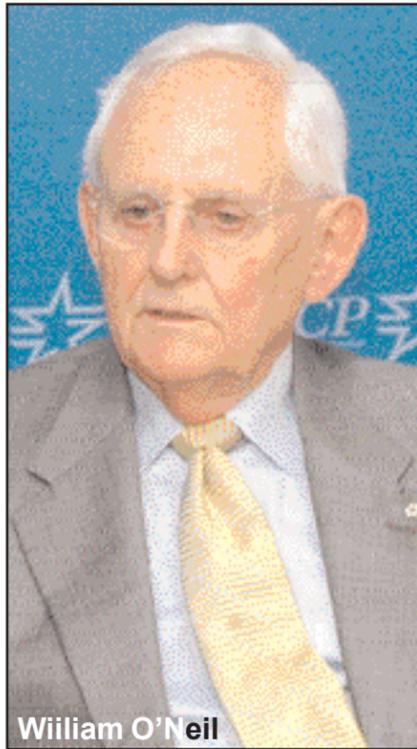
¿Están dispuestos los usuarios a pagar mayores peajes de cara a la ampliación del Canal?

Philip A. Embiricos, Director de Embiricos Shipbrokers

Los usuarios están dispuestos a pagar los peajes. El Canal está casi saturado. Vivimos en una época de globalización. Hoy tenemos el desarrollo de China que es una cosa extraordinaria. China se ha vuelto la fábrica del mundo, y América se ha convertido en el supermercado del mundo. De China a Estados Unidos tiene que pasar por algún lado y el lado más corto es Panamá, pero la carretera debe estar bastante ancha para que pasen los barcos de manera económica, sino los grandes barcos se van a ir por Suez que sí es más largo pero en comparación con barcos más pequeños no va a competir a largo plazo, así que el tema es que hemos llegado en un punto donde si Panamá quiere continuar beneficiándose del Canal debe ampliarlo, estamos casi en saturación, uno ve que cada vez que pasa algo se hacen colas enormes, eso indica que el Canal está cerca de saturación.

¿Es ahora el momento de ampliar el Canal o se podría esperar algún tiempo más?

Creo que estamos tarde y eso lo dijimos hace dos o tres años que eso se tenía que hacer. Pero el Canal tenía que hacer todos esos estudios completos, eso es sumamente importante porque es tan complicado el tema porque tenemos el técnico, el hidráulico, lo socioeconómico, cada estudio es una especialización y los estudios a veces se entrelazan. Me parece que en este sentido la ACP ha hecho un serio trabajo, pienso que es



William O'Neil

uno de los mejores trabajos que se han hecho en la industria de proyectos públicos de esta magnitud.

Almirante William J. Flanagan, presidente de Skarven Enterprises Inc.

¿Es urgente construir un tercer juego de esclusas?

Yo conozco el Canal desde 1962 y lo que ha pasado desde entonces es que ha habido un enorme aumento de la demanda del número de buques.

El Canal está llegando casi a su máxima capacidad ahora y tendrán que ampliarlo ahora o perder la oportunidad. El otro punto es que de no hacerse las navieras buscarán otras rutas alternas para llevar sus buques y lo que se quiere es que el Canal siga siendo una ruta importante y que el gobierno y el pueblo se beneficien de ella.

Tommy Thomsen, socio de AP MOLLER

¿Cómo observa Europa la ruta por el Canal de Panamá?

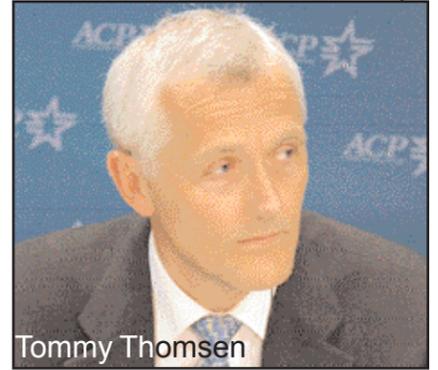
Yo vengo de Dinamarca un país con una fuerte tradición naviera y estamos en esto desde hace muchos años. Hemos seguido el flujo de las mercancías por muchos años y en nuestra opinión no hay duda alguna de que el flujo de las mercancías que vemos ahora y vemos que se darán en el futuro exige la ampliación del Canal de Panamá.

¿Estarían los usuarios dispuestos a pagar un aumento gradual de peajes?

Sí, los usuarios están dispuestos a pagar como ha sido la historia hasta la fecha. Vamos a exhortar a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) a continuar el diálogo que ya tienen con la industria para ver la mejor manera de aumentar los peajes a lo largo del tiempo.

¿Qué nos puede decir del desarrollo de los pospanamax en la industria de cara a una eventual ampliación del Canal?

Actualmente Maersk Line es el principal operador naviero y tenemos un número considerable de pospanamax en nuestras rutas. También tenemos varios buques



Tommy Thomsen



Wei Jiafu

pospanamax encargados para el futuro, pero no es solamente Maersk Line, es la industria en general, gran cantidad de ellos transportan mercancía en portacontenedores y si vemos el libro de pedidos de estos pospanamax veremos que el porcentaje de pedidos está aumentando.

Si un Tercer Juego de Esclusas se hace estoy seguro que los buques pospanamax usarán esta ruta.

Wei Jiafu, presidente y CEO de China Ocean Shipping Company Group (COSCO)

COSCO actualmente es la segunda compañía marítima del mundo y nosotros tenemos más de 400 tránsitos a través del Canal de Panamá. Y el este de Asia tiene el tránsito por Panamá para llevar bienes chinos a la Costa Este de los Estados Unidos y de Brasil de vuelta a China. Ahora mismo el tamaño del Canal de Panamá está limitado y los pospanamax no pueden transitar directamente. Nosotros tenemos más de 30 pospanamax y los desplazamos hacia Europa por la ruta transpacífica a la Costa Este de Estados Unidos, pero si el Canal de Panamá se amplía los pospanamax de COSCO podrían transitar directamente hacia la Costa Este de Estados Unidos y podrían llevar mayor tonelaje y reducir el costo por unidad.

Ya hemos encargado 10 buques de contenedores más que no pueden transitar por el Canal y serán entregados en el 2008. Nosotros como armadores apoyamos este proyecto porque nuestra demanda está ahí y existe. Nosotros como miembros de la Junta Asesora del Canal también apoyamos esto, es una buena oportunidad para Panamá, para el gobierno y para el país.

La ampliación podría mejorar la economía panameña y se ampliarían las oportunidades de empleo y finalmente pudiéramos integrar a Panamá como un centro comercial y marítimo internacional. Por eso apoyo plenamente este proyecto, es beneficioso para Panamá, para los panameños y para la economía. ★

Los discursos de la ampliación

Pedro Ernesto Vargas
El autor es médico y miembro de ILDEA

El lunes me fui entusiasmado a participar de una reunión organizada por el Instituto Latinoamericano de Estudios Avanzados (ILDEA). Participar porque, como todo ciudadano, me debo y le debo a los demás, "un ejercicio social". Ese ejercicio ha de ser responsable, no temerario; preciso, no conjetural; honrado, no falso.

Allí encontré una variada audiencia que, unas veces parecía atenta; otras, buscando distracción. Para algunos, como yo, la presentación de los invitados debiera ser rigurosa, seria y objetiva. Y, en ese marco, fue decepcionante que no se cumpliera a cabalidad con ello. Quiero señalar que las presentaciones de la Autoridad del Canal de Panamá, a cargo de Francisco J. Míguez P., José Barrios Ng y Rodolfo R. Sabonge, cumplieron con esa directriz científica y ese respeto por la audiencia. Las otras, de Keith Holder, Roberto Méndez y Marco Gandásegui, lo que hicieron fue, entre recuerdos de antepasados propios y fenicios, improperios, mentiras, irrespetos personales y atrevidas sugerencias o discursos recitados de prodigiosa memoria y mejor malicia, darle a su presentación una rica muestra de falta de argumentos, que no fueran más que aquellos que se cuecen en el resentimiento, en el compromiso ideológico y político o en agendas de insospechadas dimensiones.

No hay maldad al oponerse al proyecto de ampliación del Canal de Panamá. La maldad radica en otro espíritu. Contrario a lo que se le debe y adeuda a este país, el debate sobre la ampliación del Canal se ha impregnado de intereses e intenciones -unos claros, otros oscuros- alejados de la objetividad, de la precisión, de la consistencia y de la veracidad. Y, me atrevo a decir lo que otros susurran, porque alejarse de un debate necesario, serio y responsable solo puede obedecer a mezquinos propósitos.

Ni siquiera la ignorancia genera tal grado de imprecisiones, tanta contradicción entre lo que se critica y cómo se actúa, tal recurrencia de argumentos incorrectos o falsos, tal predilección por la injuria, ni tanto gesto y expresión de ira y de revancha. Mucho menos el mismo discurso social, que convierte toda actividad nacional o iniciativa gubernamental en una sin sentido. Me refiero específicamente a enarbolar por enésima vez la denuncia de que no tenemos un "Plan Nacional de Desarrollo", ni sabemos "qué clase de país queremos", y, porque no tenemos si sabemos, entonces la nación tiene que paralizarse hasta que lleguen los mejores hombres a salvarla, aunque vengan montando morbosas cabalgaduras. Lo oímos cuando se discutieron las reformas tributarias, lo volvimos a oír cuando se discutieron las reformas a la Caja de Seguro Social y lo vamos a seguir oyendo hasta que sus cansados interlocutores levanten la cabeza y dejen de mirarse al ombligo.

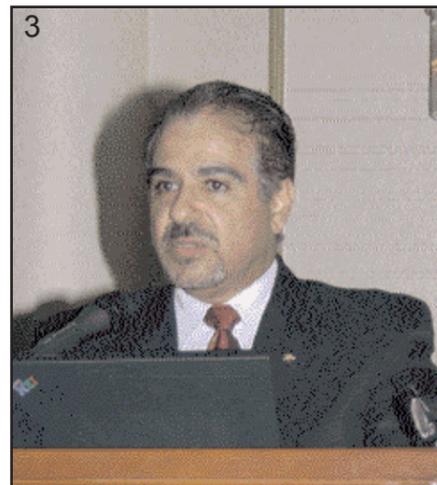


1. Marcos Gandásegui, sociólogo, y José Barrios Ng, Francisco Míguez y Rodolfo Sabonge, de la Autoridad del Canal de Panamá, figuraron entre los expositores que participaron en el debate organizado por ILDEA, para analizar la propuesta de ampliación del Canal mediante un tercer juego de esclusas. 2. El debate congregó a representantes del mundo empresarial, académico y gubernamental. 3. Rodolfo Sabonge, director de Planificación Corporativa y Mercadeo de la ACP durante su participación. 4. José Barrios Ng, director de Finanzas de la Autoridad del Canal de Panamá.



La ampliación del Canal de Panamá mediante la creación de un tercer juego de esclusas es necesaria para darle sentido a nuestra posición geográfica, cumplir con nuestro compromiso de servicio al negocio marítimo mundial y mejorar los ingresos nacionales de este recurso envidiable para otras naciones y regiones del mundo.

La ampliación del Canal de Panamá no es para acabar con el desempleo en la República, pero generará empleos. La distribución de nuestras riquezas no es una función de la Autoridad del Canal de Panamá, ni las riquezas que el Canal de Panamá genere son para repartir detrás de una ventanilla, pero obligan a quienes administran el Estado a validar la



equidad y la justicia, prioritariamente para con los que menos oportunidades tienen, de tal forma que tengan acceso y gocen de ellas y crezcan como personas y como ciudadanos. El Canal de Panamá es un negocio. Es un negocio nuestro. El negocio está para rendir ganancias a sus dueños. Y las ganancias son para crear riquezas, no pobreza. Solo los mendigos se regocijan en la pobreza.

Debemos exigir respeto en la discusión de este asunto nacional. No tenemos por qué aguantarnos acusaciones temerarias de ladrones para los miembros de la junta directiva o el administrador de la Autoridad del Canal, o de embusteros y suplantadores de evidencias para profesionales y técnicos altamente capaces que ejercen delicadas labores en el Canal de Panamá, o burlas y maledicencias para con los miembros de un panel donde se deben respeto entre ellos y le deben respeto a su audiencia. Esta vez, estos señores le deben las excusas a ILDEA. ☆

Tomado de La Prensa del 18 de mayo de 2006.

SABÍA USTED:

- Cuando se habla de un Tercer Juego de Esclusas se refiere en realidad a un tercer carril o vía, pues las actuales esclusas tienen cada una dos vías.

- Las nuevas esclusas, al igual que las actuales, son como escalones de agua que suben y bajan los buques en su tránsito del Pacífico al Atlántico y viceversa.

- Las nuevas esclusas tendrán tinas gigantes para reutilizar el agua, de manera que se gaste menos agua en cada esclusaje.

- Con tres tinas por cada cámara de las esclusas, se usará 60% menos agua.

- El uso de tres tinas de reutilización de agua por cámara no afectará la calidad de agua del lago Gatún, el cual se mantendrá como un ecosistema estable de agua dulce y cuya agua podrá seguir siendo potabilizada para el consumo humano.

- Cada esclusa tendrá nueve tinas lo que suma un total de 18 tinas a construirse.

- Al igual que en las esclusas existentes el llenado y vaciado de agua será por gravedad, es decir, sin impulsar el agua mediante bombas.

- Las nuevas esclusas tendrán 427 metros de largo y 55 de ancho.

- Estas esclusas serían construidas en áreas de operación del Canal, al lado de las esclusas actuales.

- En 1939, los Estados Unidos aprobaron la construcción del tercer juego de esclusas, trabajo que se suspendió debido a la Segunda Guerra Mundial.

- Para construir las nuevas esclusas se cavaría en el mismo lugar donde los Estados Unidos iniciaron las excavaciones en 1940.

- Las nuevas esclusas tendrán compuertas rodantes como las que hoy se usan en casi todas las esclusas existentes y que son casi del mismo tamaño de las que la ACP propone construir.

- A pesar de su dimensión, las nuevas esclusas con tres tinas de reutilización de agua utilizarán 7% menos agua por cada tránsito que las existentes.

- Para guiar a los buques dentro de las esclusas se usarán potentes lanchas, llamadas remolcadores, en lugar de las locomotoras que se usan hoy, porque para buques más grandes se necesitarían muchas más locomotoras.

- El uso de estos remolcadores es común en otras esclusas del mundo.

Aspectos ambientales y sociales del proyecto de ampliación del Canal

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

El proyecto del tercer juego de esclusas es ambientalmente viable. El mismo se desarrollará, en su totalidad, en áreas patrimoniales de la ACP que han sido previamente intervenidas. Se ha determinado que todos los posibles impactos ambientales adversos son mitigables con procedimientos y tecnologías existentes, y no se prevén impactos adversos no mitigables o permanentes a la población o al ambiente.

De acuerdo con la Constitución, la ACP es responsable de administrar, mantener, usar, conservar y salvaguardar los recursos hídricos de la Cuenca del Canal. Para tales efectos, la ACP ha articulado una estrategia ambiental y social de desarrollo sostenible con programas destinados a la conservación del ambiente y de los recursos naturales de la Cuenca del Canal, con el propósito de asegurar la disponibilidad y calidad del recurso hídrico, tanto para el consumo de la población como para el funcionamiento del Canal.

En consonancia con su visión y misión corporativa, sus objetivos estratégicos y sus principios guía, la ACP es signataria del Pacto Global de las Naciones Unidas y es miembro del Consejo Mundial Empresarial para el Desarrollo Sostenible (WBCSD). Además, la ACP se guía por los Principios del Ecuador en lo referente a los estándares de estudios de impacto ambiental y del monitoreo ambientalmente responsable de sus proyectos. En consecuencia, los componentes del proyecto del tercer juego de esclusas se enmarcan en principios y normas ambientales mundialmente aceptadas, del más alto nivel, e incorporan procesos de análisis, selección, consulta, mitigación y seguimiento apropiados.

Como toda obra de ingeniería de amplio ámbito y alcance, la construcción del tercer juego de esclusas implicaría variados efectos sobre el ambiente y el entorno social. Para la formulación de la propuesta del tercer juego de esclusas, la ACP desarrolló una gama multidisciplinaria de estudios ambientales, científicos, sociales y técnicos, a nivel de reconocimiento, diagnóstico, prospección, prefactibilidad y evaluación. Los resultados de estas investigaciones fueron utilizados para evaluar y comparar las distintas opciones, determinar los posibles impactos y beneficios de cada una de ellas y para conformar una propuesta equilibrada y ambientalmente responsable.

El proyecto del tercer juego de esclusas se llevará a cabo dentro de las áreas de funcionamiento del Canal. En el área del proyecto no hay elementos que comprometan su viabilidad ambiental -- como comunidades, bosques primarios, parques nacionales o reservas forestales, sitios patrimoniales o arqueológicos relevantes, áreas de producción agropecuaria o industrial, áreas turísticas o portuarias -- y el proyecto no causará impactos permanentes o irreversibles en la calidad del agua o del aire.

El programa de suministro hídrico que se propone cumple los objetivos de aprovechar al máximo la capacidad hídrica de los lagos Gatún y Alhajueta y de aplicar en las esclusas la tecnología más eficiente en utilización de agua, de manera que no se necesiten embalses nuevos.

En términos generales, el proyecto se desarrollará en áreas que han sido previamente afectadas por diversas obras y actividades canaleras. Los impactos ambientales más relevantes serán los usuales en todo trabajo de construcción, como ruido, emisiones de equipo de construcción y polvo en suspensión. Todos los posibles impactos ambientales adversos son mitigables con procedimientos y tecnología existente y buenas prácticas de manejo ambiental. No se prevén impactos adversos no mitigables o permanentes a la población o al ecosistema.

El estimado de costos del proyecto del tercer juego de esclusas incluye los recursos apropiados para la reforestación, limpieza y restauración de sitios de depósito de material de excavación y de áreas de trabajo, así como para el manejo y seguimiento socioambiental, manejo de desechos, control de escorrentías, prevención, rescate y reubicación de vida silvestre, compensación ecológica, seguimiento a la calidad de agua y aire, control de erosión, protección y rescate de hallazgos arqueológicos, culturales o de interés científico (si se encuentran), y para el reemplazo de infraestructura y tratamiento de aguas servidas, entre las acciones de prevención y mitigación más relevantes.

El funcionamiento del tercer juego de esclusas se regirá por los principios y reglamentos ambientales de operación de la ACP y, por lo tanto, no se anticipa que genere impactos ambientales o afecte a la población o al ecosistema. A continuación se precisan los diferentes componentes evaluados:

Flora y fauna

Las áreas donde se ubicarán las nuevas esclusas, los cauces de navegación y los sitios de depósito de material excavado han sido afectadas por actividad humana en múltiples ocasiones desde la construcción del Canal. Estos sitios tienen una cobertura vegetal compuesta principalmente por herbazales, rastrojos y bosques secundarios en diferentes etapas de desarrollo. Además, en las áreas de construcción y de depósito de material de excavación habitan muy pocas especies de fauna o flora, de interés especial. La mayoría de las especies que podrían ser afectadas son de amplia población y distribución en sectores aledaños, al igual que en el resto del territorio nacional.

La construcción del tercer juego de esclusas no afectará bosques primarios, áreas protegidas, parques nacionales o reservas forestales.

Tampoco extinguirá o pondrá en peligro de extinción a ninguna especie y, en todo caso, se tomarán las medidas y acciones que sean necesarias para mitigar los posibles impactos de la construcción sobre la fauna y la flora. La ACP, en coordinación con la Autoridad Nacional del Ambiente, rescatará y reubicará en ecosistemas apropiados las especies silvestres, antes de que se inicien las obras de construcción; protegerá la flora y fauna durante la construcción; y dará seguimiento y sostenibilidad a las especies después de terminado el proyecto.

Calidad de agua

El tercer juego de esclusas equipado con tinajas de reutilización de agua no afectará la calidad del agua de los lagos Gatún y Alhajueta, ni la de sus afluentes, aun cuando funcione a su máxima capacidad. Dichos lagos conservarán su condición de agua dulce tropical con ecosistemas estables, y el agua se mantendrá sobradamente dentro de los niveles de calidad y estándares apropiados para ser potabilizada y consumida por la población. La ACP continuará su programa de medición, pruebas y seguimiento para preservar el carácter y calidad de agua dulce de los lagos Gatún y Alhajueta.

En el plan de manejo ambiental que resultará del estudio de impacto ambiental del proyecto se contemplarán todas las acciones apropiadas para mantener la calidad del agua durante la construcción del proyecto.

Áreas pobladas e infraestructuras

El funcionamiento del tercer

juego de esclusas no requiere embalses adicionales. Por lo tanto, no será necesario el reasentamiento de comunidades. El área de influencia directa del proyecto está ubicada en su totalidad dentro de las áreas de funcionamiento del Canal, bajo administración de la ACP.

Con el proyecto de aumentar el nivel máximo de funcionamiento del lago Gatún en aproximadamente 45 centímetros, pudiesen verse afectadas -- al final de cada temporada lluviosa, cuando el lago Gatún llegase a su nivel máximo -- algunas estructuras en las riberas del mismo, las cuales están situadas por debajo de la cota de nivel y dentro de terrenos que son propiedad de la ACP.

Se prevé que esta afectación ocurriría durante un corto periodo, una vez cada año. Muchas de estas infraestructuras son propiedad de la ACP y se modificarán según sea necesario. El proyecto incluye recursos para modificar o reubicar las estructuras que se pudiesen afectar e indemnizará apropiadamente a los propietarios del número reducido de estructuras que se anticipa puedan afectarse.

Recursos culturales e históricos

Se han realizado prospecciones arqueológicas y paleontológicas en la ubicación de las nuevas esclusas y cauces y se ha determinado que no son probables hallazgos arqueológicos, culturales o científicos de importancia en esas áreas. Antes de la construcción se tomarán las medidas necesarias, en coordinación con las entidades competentes, para proteger y salvaguardar todos los recursos culturales, patrimoniales e históricos que se descubran.

Recursos paleontológicos

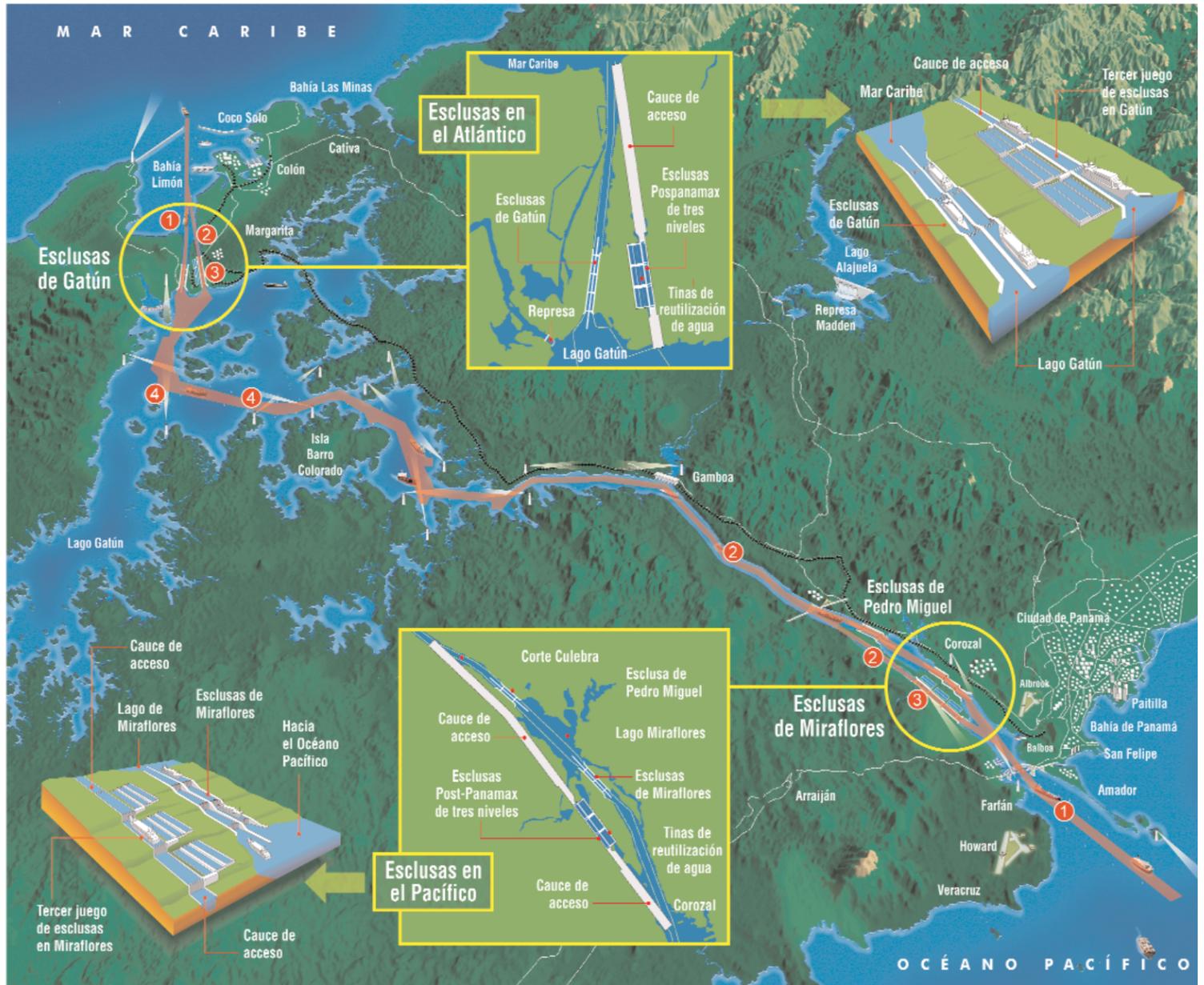
En los sitios del Pacífico hay áreas que pueden contener algunos fósiles de importancia científica. Tanto la formación geológica de La Boca como la de Culebra son de origen marino y en las mismas suelen encontrarse fósiles de bivalvos, corales y plantas. En la formación geológica de Cucaracha pueden encontrarse fósiles de organismos terrestres del Mioceno, incluidos mamíferos y reptiles. Además, la formación Gatún en el sector Atlántico puede contener fósiles de invertebrados marinos. En consecuencia, durante la construcción se mantendrá vigilancia permanente en todas las áreas que puedan contener fósiles, a fin de detectar y rescatar los de interés para la ciencia.

Aspectos ambientales y sociales del proyecto de ampliación del Canal

Ubicación de los componentes del Tercer Juego de Esclusas

- 1 Profundización de las entradas en el Pacífico y el Atlántico
- 2 Ensanche y profundización de los cauces de navegación del lago Gatún y profundización del Corte Culebra
- 3 Construcción de las nuevas esclusas y tinas de reutilización de agua en el Atlántico y en el Pacífico con sus cauces de navegación
- 4 Subir el nivel máximo de operación del lago Gatún

Ambos complejos de esclusa se ubicarán adyacentes a las esclusas actuales. En el lado Atlántico del Canal estarán del lado este de la esclusa de Gatún, mientras que en el lado Pacífico se ubicará al suroeste de la esclusa de Miraflores. La ubicación de las nuevas esclusas aprovechará las excavaciones del proyecto del Tercer Juego de Esclusas iniciado por los norteamericanos en 1939 y que fue suspendido en 1942 cuando los Estados Unidos entró en la Segunda Guerra Mundial.



Ventana Internacional

Panamá abre el camino a una ampliación del Canal valorada en \$5250 millones

LLOYD'S LIST
26 de abril de 2006

Luego de siete años de estudios intensos, la Autoridad del Canal de Panamá finalmente ha dado a conocer un proyecto de ampliación valorado en \$5,250 millones que, de ser aprobado por los votantes, cambiará las rutas claves del comercio mundial.

El plan maestro de 20 años, anunciado durante una celebración de gala, se concentra en la construcción de un tercer juego de esclusas que podrá manejar los buques portacontenedores de hasta 12,000 TEU.

El gobierno panameño ha convertido el proyecto en la propuesta principal de su programa económico que tiene como propósito impulsar el desarrollo futuro del país y, a la vez, ofrecer oportunidades nuevas a la industria marítima mundial.

“Tenemos una visión clara”, manifestó Ricaurte Vásquez, presidente de la Junta Directiva de la Autoridad y ministro de Economía y Finanzas. “Este proyecto beneficiará al pueblo panameño y al comercio mundial. El destino de Panamá es su ubicación geográfica”. “Nuestra meta es ser corazón del comercio mundial y convertirnos en un gran centro marítimo. El momento es propicio y es ahora”.

El presidente Martín Torrijos espera que el proyecto sea aprobado por el gabinete, la Asamblea Nacional y en un referéndum nacional antes de fin del año.

La construcción empezaría el año siguiente y la nueva vía de tránsito se inauguraría en el año 2014, cuando se cumple el centenario de la inauguración original del Canal.

Las encuestas de opinión indican que la mayoría de los panameños están a favor de un proyecto que, según los estudios, triplicará sus aportes al gobierno durante el primer año completo de operación.

Así como ha de beneficiar la economía panameña, el administrador del Canal, Alberto Alemán, informó a los reporteros que favorecería mucho a otros países de la región. “Este es uno de los proyectos de transporte más importantes para las Américas”, dijo.

El Sr. Alemán manifestó que esta ambiciosa propuesta sería financiada con aumentos progresivos de peajes que serían introducidos “por medio de consultas con nuestros clientes”. Agregó que durante la puesta en marcha del plan maestro, que se extenderá hasta el 2025, se calcula que los peajes aumentarán casi al doble.

La Autoridad del Canal no dependerá de préstamos gubernamentales sino que financiará el proyecto con ingresos propios, dando lugar a la posibilidad de uno de los financiamientos de deuda más grandes del mundo para infraestructura de transporte.

La ampliación del Canal puede alterar el comercio; el lunes se dio a conocer el plan de ampliación del Canal de Panamá, que tomará ocho años y permitirá que los buques de



Alejandro Caballero

contenedores más grandes del mundo transiten por el Canal.

Ripley Watson
BLOOMBERG NEWS
THE MIAMI HERALD

El plan de ampliación del Canal de Panamá, valorado en \$5,250 millones, puede cambiar las rutas del comercio mundial al ofrecer una capacidad mayor y una reducción de costos para las empresas navieras que quieren colocar su mercancía en los mercados de la costa este de los Estados Unidos.

CORRIENTES DE CAMBIOS

“La ampliación podría ocasionar algunos cambios en la manera en que se desplazará el comercio”, afirmó Jack Kyser, economista en jefe para la Comisión de Desarrollo Económico de Los Ángeles. “Si los megabuques pueden transitar por el Canal, podría afectar significativamente los puertos de la costa este, cuyo tráfico se vería aumentado. Los clientes de las líneas navieras podrían decir, usaremos el Canal aunque tome más tiempo, porque cuesta menos”.

El Canal, inaugurado en 1914, podría atender buques que llevan hasta 12,000 contenedores de carga estándar, comparado con los 5,000 de hoy día. Los embarques de Asia que van directamente a los puertos de la costa este de Estados Unidos, como Nueva York/Nueva Jersey, pueden costar 20 por ciento menos que los que utilizan puertos de la costa oeste, como Los Ángeles, para luego mover la mercancía por ferrocarril a nivel nacional.

ABRIENDO PASO

La ampliación agregaría una tercera vía y permitiría el tránsito de buques de 1,400 pies de eslora, 180 pies de manga y un calado de 50 pies por debajo de la línea de flotación, dijo Alemán en una conferencia telefónica desde la ciudad de Panamá.

La ampliación del Canal de Panamá “sería un acontecimiento positivo para la industria del transporte de contenedores”, señaló Michael Nielsen, un analista de Jyske Bank, de Silkeborg, Dinamarca, que califica las acciones de Maersk, con sede en Copenhague, como “de efecto reductor”. “El comercio mundial ha

venido creciendo y también la cantidad de contenedores transportados. Se ha convertido en un cuello de botella”.

La ampliación del Canal de Panamá permitiría el tránsito de cruceros más grandes

CRUISE SHIP REPORT
26 de abril de 2006

El presidente de Panamá planea someter a votación de la ciudadanía la aprobación del proyecto de \$5,250 millones para la ampliación del Canal de Panamá, lo cual ofrecerá espacio no solamente a los gigantes buques portacontenedores sino también a los cruceros más grandes anotados en los tableros de tránsito.

El plan nuevo de ampliación, cuya terminación apunta para el año 2014, se concentra en la construcción de una vía con un nuevo juego de esclusas de 1,400 pies de largo y 180 pies de ancho – 40 por ciento más larga y 64 por ciento más ancha que las esclusas actuales.

El nuevo buque gigantesco de la clase Génesis que alberga 5,400 pasajeros, pedido por la Royal Caribbean en febrero, con una eslora de 1,180 pies y manga de 154 pies, transitaría sin dificultad alguna por el nuevo juego de esclusas. En cambio, los buques de la clase Voyager y Princess Grand de la Royal Caribbean, y los de la clase Conquest de la Carnival – además del Queen Mary 2 y el nuevo Freedom of the Seas – se encuentran entre las casi dos docenas de cruceros que no pueden utilizar el Canal por ahora.

La propuesta de ampliación del Canal de Panamá sería de impacto para el puerto de Charleston

CHARLESTON REGIONAL
BUSINESS JOURNAL

Por Dan McCue
25 de abril de 2006

Panamá ha propuesto una ampliación valorada en \$5,250 millones para su Canal – un enlace indispensable entre el puerto de Charleston y el comercio procedente del Lejano Oriente – con el propósito de adecuarse al crecimiento pujante del comercio mundial.

El portavoz de la Autoridad Portuaria Estatal de Carolina del Sur, Byron D. Miller, destacó la importancia que el proyecto representa no sólo para mejorar la competitividad del Canal de Panamá, sino también para el puerto de Charleston.

“Charleston tiene un volumen significativo de comercio que transita el Canal, ya que Asia y la costa oeste de América del Sur representan alrededor de la cuarta parte de nuestro movimiento de contenedores”, manifestó Miller. “Desde esa perspectiva, el proyecto es de trascendencia para el puerto de Charleston”.

Más de la mitad de los buques que construye actualmente la empresa danesa A.P. Moller-Maersk A/S, la línea naviera de contenedores más grande del mundo, y sus competidores, no caben en el Canal de Panamá. La Maersk, la Nippon Yusen K.K. de Japón y otras están construyendo buques más grandes, a medida que el comercio entre Estados Unidos y Asia crece alrededor de 10% anualmente.

Las compañías aumentaron el movimiento de carga a través del Canal, luego de conflictos laborales acaecidos en los puertos de la costa oeste de Estados Unidos, en el 2002. “Charleston ya está listo para los llamados buques pospanamax, que son demasiado grandes para el Canal de Panamá”, dijo Miller. “Tenemos un calado de menos 45 pies como resultado del proyecto de dragado del 2004, tenemos el puente más alto, grúas más grandes con un pedido de cuatro más y nuevos sistemas de tecnología de información”.

Ricaurte Vásquez, quien preside la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá, en un comunicado divulgado por correo electrónico declaró que su institución ha venido estudiando el proyecto de ampliación durante los últimos cinco años. “Este proyecto beneficiará al pueblo panameño y al comercio mundial”, señaló Vásquez. “Nuestra meta es ser corazón del comercio mundial y convertirnos en un gran centro marítimo”. ☆

Conectividad marítima, fuente de desarrollo

Panamá es el país mejor conectado de América Latina y que más servicios atrae debido al Canal. Sin embargo, se está quedando atrás ante el avance de otros países.

Maricarmen V. de Ameglio
mdameglio@pancanal.com

Recientemente, el Dr. Jan Hoffman, economista marítimo y experto en transporte internacional de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por su sigla en inglés), ofreció en Panamá una conferencia sobre "Conectividad Marítima, fuente de desarrollo logístico de Panamá".

Hoffman disertó sobre las tendencias globales del transporte marítimo y de la logística del comercio internacional; la importancia del desarrollo portuario y de la conectividad de Panamá para el desarrollo de las redes globales; y los desafíos de Panamá en el desarrollo global del transporte marítimo.

El experto señaló que la conectividad marítima* tiene un impacto positivo para el desarrollo de cualquier país, reduce los costos de transporte, aumenta las opciones de los usuarios y genera ingresos directos. Si a través de ella se obtienen, además, servicios de bunkering, reparación de buques, servicios de carga o de logística, representa un beneficio para el país.

De acuerdo con Hoffman, Panamá es el país mejor conectado de América Latina y que más servicios atrae debido al Canal. Sin embargo, se está quedando atrás ante el avance de otros países. Indicó que este año y el próximo entrarán al mercado buques portacontenedores que no caben por el Canal de Panamá y que representan casi la mitad de la bodega. Para el año 2009, el 37% de la capacidad de los buques que entrarán al mercado es pospanamax.

"El comercio que ahora pasa en buques Panamax de Asia a Nueva York, yo estimo que —si no ahora, en un futuro— pasará en los buques pospanamax. Sobre todo, si esa es la mitad de la capacidad que entra en el mercado. Es decir, esta bodega adicional nueva es de la primera que usaría esta ruta Nueva York — Hong Kong, pasando por el Canal, si pudiese", expresó.

Canal seco

Para Hoffman, un canal seco —en el que la carga llega por vía marítima, cruza por medio terrestre y sale por vía marítima— no es una alternativa rentable. Indicó que el sistema intermodal de los Estados Unidos es diferente porque la carga entra por Los Ángeles, va a Chicago o Nueva York y no sale de nuevo de los Estados Unidos. "Se han



estudiado muchos casos, pero todos los cálculos que he visto han concluido que no son rentables los canales secos".

Puertos

En cuanto a la opción de un megapuerto en reemplazo a la ampliación, expresó que los buques pospanamax siempre utilizan las rutas con más carga y que Panamá, aunque sea grande e importante, nunca tendrá tanta carga como Los Ángeles. "Yo francamente no veo que un buque va a tener a Panamá como su destino final con buques tan grandes. Mucho más probable es que se vea a Panamá como un punto en la ruta, una estación, y de allí continuar a Nueva York", acotó.

De acuerdo con Hoffman, "los puertos panameños son de los mejores de la región", y Panamá ha tenido un crecimiento muy importante en su movimiento portuario. Agregó que un puerto adicional es bienvenido. "Hay oferta y demanda y funciona bien, pero como alternativa al Canal, no lo veo".

Ante la interrogante ¿qué pasaría si no se construye el tercer juego de esclusas?, respondió: "A largo plazo, yo estimo que se perderían muchos ingresos futuros. No lo hemos calculado, pero no me sorprendería si estos ingresos futuros son mayores que el costo".

*Indicador de la oferta de transporte de líneas regulares e incluye el número de buques que tienen en su itinerario los puertos de un país. ★

CÁPSULAS HISTÓRICAS

Cápsulas históricas

Maricarmen V. de Ameglio

Los constructores del Canal de Panamá estaban conscientes de que la capacidad del Canal sería adecuada por un tiempo razonable y que eventualmente habría que ampliarla. Pero ni los más optimistas se atrevieron a predecir el rápido crecimiento en el tamaño de los buques, que seguiría a la apertura del Canal. Una década después, se vislumbró esta tendencia.

1929

El Congreso de los Estados Unidos autorizó al Presidente para que realizara una investigación completa, bajo la dirección del Secretario de Guerra, con el objeto de evaluar la viabilidad y el costo aproximado de construir esclusas adicionales y otras instalaciones en el Canal de Panamá. Además, solicitó la investigación de otra ruta interoceánica, entre el Atlántico y Pacífico.

1931

El Gobernador del Canal de Panamá preparó dos informes. Uno consideraba la construcción de un tercer juego de esclusas y su conversión ulterior a un canal a nivel. El otro analizaba la ruta de Nicaragua. El estudio estimaba que un tercer juego de esclusas costaría \$140 millones, mientras que un canal en Nicaragua costaría \$697 millones, más \$25 millones en derechos.

Después de una evaluación detallada, la Junta del Canal Interoceánico concluyó que no era necesario tomar pasos inmediatos y que un tercer juego de esclusas era la opción más práctica.

1936

El Congreso de los Estados Unidos solicitó al Gobernador del Canal de Panamá que investigara medios para aumentar la capacidad del Canal y autorizó la preparación de diseños y estimados de costos para la construcción de esclusas adicionales.

1939

El Congreso de los Estados Unidos autorizó el Proyecto del Tercer Juego de Esclusas, a un costo no mayor de \$277 millones. El proyecto aumentaba la capacidad del Canal, para cumplir con los intereses de defensa y comercio. Incluía el diseño y la construcción de esclusas de 1,200 pies de largo, 140 pies de ancho y 45 pies de profundidad, cerca de las esclusas existentes.

Primera marinera, por segunda vez

Maricarmen de Ameglio



Maricarmen V. de Ameglio
mdeameglio@pancanal.com

Comienza una jornada en Gamboa. A lo lejos, la draga Rialto Christensen deposita material excavado del cauce sobre una barcaza sin propulsión. Una vez colmada de tierra y rocas, el remolcador Chagres se acerca a la barcaza para halarla hasta un sitio de desecho donde descargará el material.

Desde el remolcador Chagres, una mujer lanza con destreza una gruesa sogá hacia la barcaza. Es Marcela Alvarado, la primera y única mujer marinera de remolcadores en el Canal. Mientras tanto, un experimentado marinero toma la sogá en la barcaza, y ambos amarran sus extremos a estos equipos flotantes. Luego, el Chagres parte con la barcaza al lugar donde ésta dejará caer el material en el fondo del lago Gatún.

El trabajo de Marcela es el mismo que el de cualquier otro marinero de remolcadores. Cuando ella comenzó a laborar en el Canal, en junio del 2005, a sus 42 años, sintió que no podría hacerlo, pero las palabras “tú puedes”, del capitán y de sus compañeros, la alentaron. Una semana después, formaba parte activa de las cuadrillas de marineros. No era la primera vez que el espíritu de superación de esta mujer salía a flote.

Marcela se graduó de la escuela secundaria a los 40 años y con cinco hijos. Por años, su madre ansiaba verla con un diploma. Ese día, le dijo entre lágrimas: “Mamá, aquí está lo que tenía que haberte dado a los 17 años”. Pero no fue ése su único motivo. Agregó: “Lo hice también para incentivar a mis tres hijos mayores,

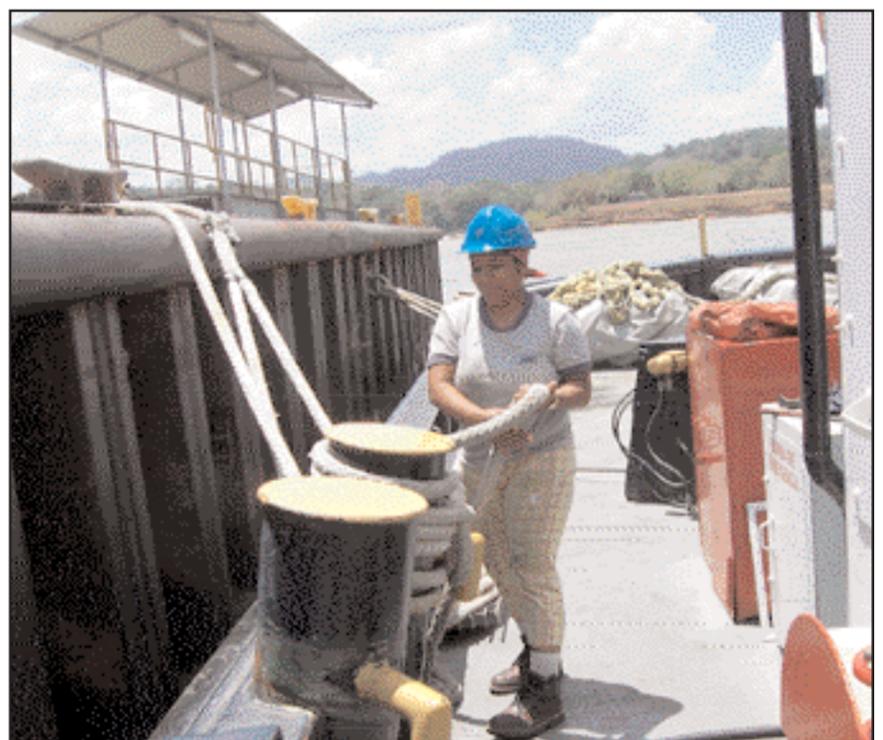
que se habían retirado de la escuela. Mis hijos y yo nos graduamos el mismo día de sexto año”.

De niña, esta darienita soñaba con ser capitana de barco. El transporte allá era acuático y su papá tenía una piragua. “Yo me pasaba con el remo en la mano, como andan los muchachos en los cayucos”, recordó. Su padre trabajó en Chiriquí como capitán de barco y sus cinco hermanos eran marineros. Ella no se quedó atrás y siguió la corriente de la familia.

Un buen día se le presentó la oportunidad de trabajar en las lanchas Fantasía del Mar e Isla Morada, y por cinco años fue allí la primera y única mujer marinera. Como parte de su preparación académica tomó cursos de primeros auxilios, lucha contra incendios y supervivencia en el mar, en el Instituto Nacional de Capacitación para el Desarrollo Humano (INADEH, antiguo INAFORP). Además, comenzó a estudiar para una licenciatura en trabajo social.

Ante el vehemente deseo de trabajar en el Canal de Panamá, Marcela aplicó a un puesto de marinero. Dos años después, recibió la anhelada llamada. “Es un sueño. ¿Es verdad que me llamaron? ¡Pellízquenme!”, exclamó. Ya había perdido la esperanza, y esa mañana se había dicho: “Dios mío, hágase tu voluntad y no la mía”.

Hoy, un año después de convertirse en la primera marinera, por segunda vez, esta mujer luchadora en un campo no tradicional ha sentado pautas en sus hijas. Una desea ser marinera y la otra policía. Su mayor reto es dar lo mejor de sí en la ACP y “demostrarle al



Marcela, la primera y única marinera del Canal, en varios momentos durante un día de trabajo rutinario.

mundo que nosotras, como mujeres, también podemos brindarle mantenimiento al Canal”.

Pero las aspiraciones de Marcela no terminan allí. Con gran

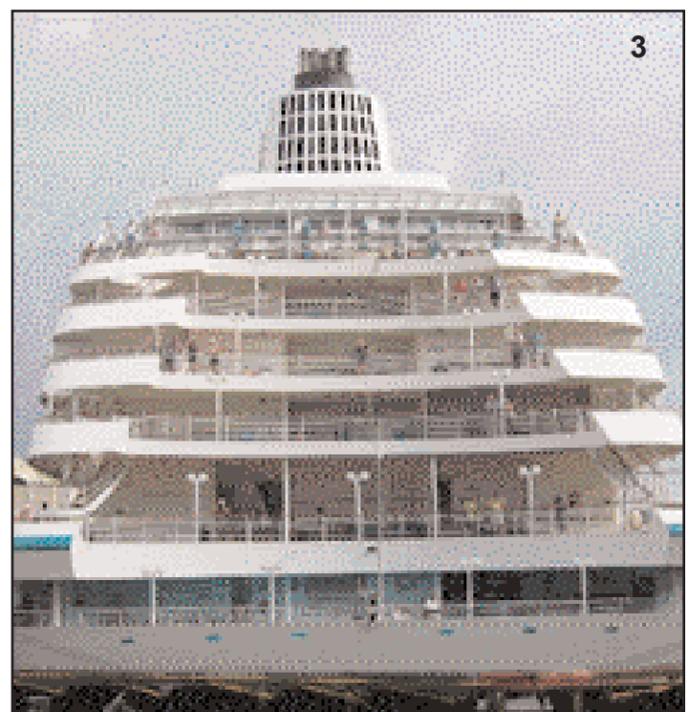
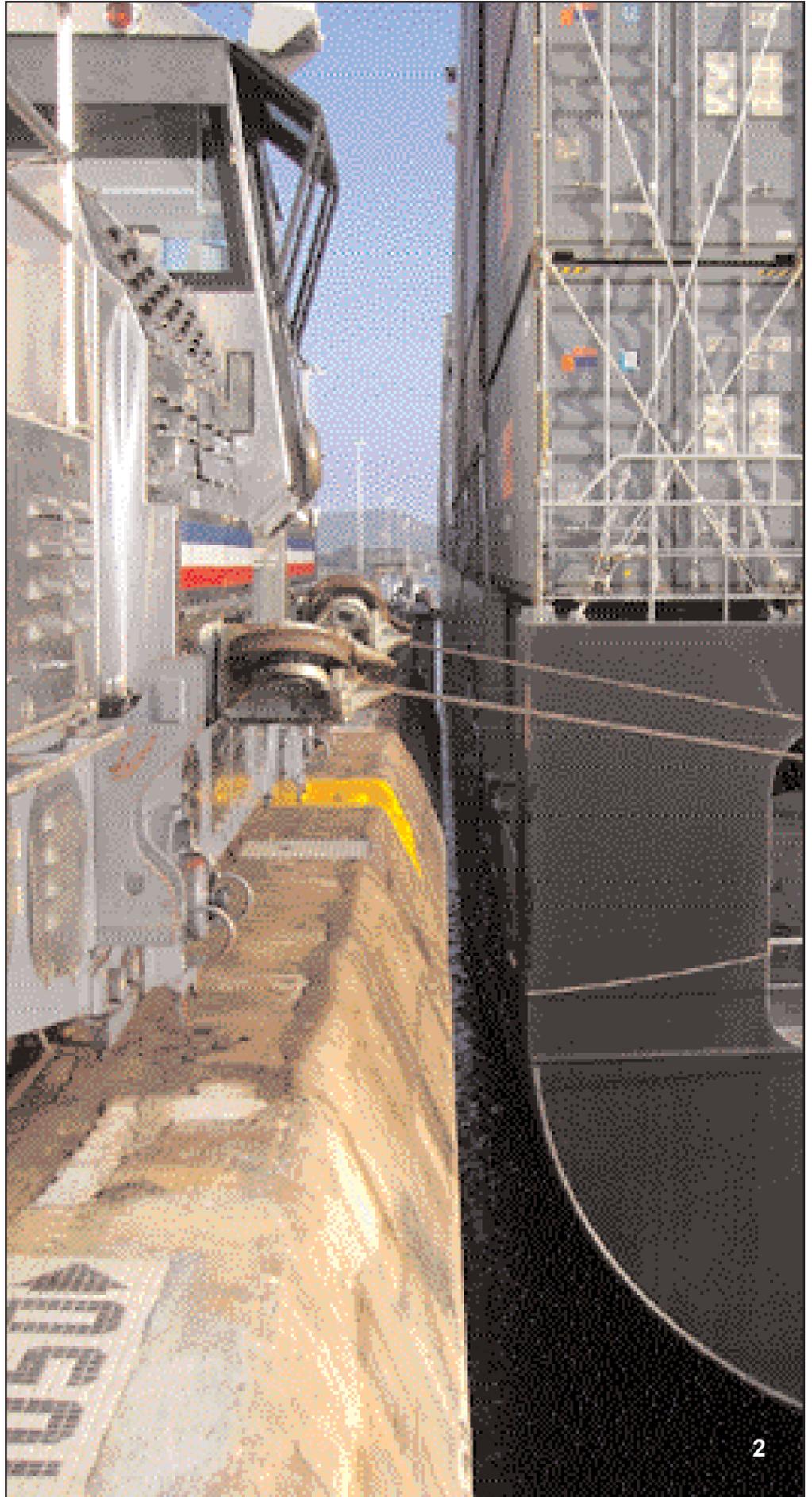
convencimiento, expresó: “Deseo seguir la universidad, no importa la edad que tenga. Depende de uno tener la voluntad de hacer las cosas y seguir adelante”. ☆



El Canal en imágenes

- (1) Bella naturaleza: Rafael Carvallo, Hidrografía.
- (2) A dos pies del muro: Juan Almillátegui, Operaciones Miraflores.
- (3) Pirámide de acero: Luis Coronado, Locomotoras.
- (4) Esperando el almuerzo: Oriel Centeno, Ingeniería.
- (5) Naturaleza acuática: Rony Araúz, químico.

Concurso abierto a los empleados de la ACP. Para participar debe enviar sus fotos al buzón aep-ed@pancanal.com, o a la oficina 14-A, Edificio de la Administración.



Puerto de Houston elogia propuesta de ampliación del Canal de Panamá

El proyecto de construcción propuesto podría significar más tráfico y crecimiento económico para la región de Houston

HOUSTON, 28 de abril de 2006 – Oficiales de la Autoridad del Puerto de Houston (PHA) han elogiado a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) por su propuesta del plan para la ampliación del Canal y afirman que con la construcción de la nueva terminal de Bayport, el puerto estará listo para recibir buques adicionales que pasarán por la importante vía acuática, dándole empleo y estímulo a la economía de Houston.

La ACP señaló que el proyecto, que incluye la construcción de nuevas esclusas, así como el ensanche y profundización de los canales de navegación existentes, será el proyecto de construcción más grande desde que la vía acuática inició operaciones 92 años atrás.

Si se aprueba como está, el plan de la ACP duplicaría la capacidad del Canal para recibir buques Panamax. El nuevo juego de esclusas, que estaría ubicado al este de las esclusas de Gatún existentes, se terminaría de construir en el 2014. El proyecto de construcción, que está sujeto a un referéndum por votantes panameños, costará aproximadamente \$5,250 millones.

Actualmente, los buques pospanamax y super pospanamax no pueden transitar por el Canal de Panamá. Según la ACP, la ampliación del Canal permitiría recalar buques pospanamax y super pospanamax, lo que significaría que más de esos buques podrían dirigirse hacia Houston como puerto de escala.

“El Puerto de Houston en la actualidad maneja muy pocos buques pospanamax porque la mayoría de estos buques provenientes de Asia viajan hacia el oeste a través del Canal de Suez para llegar a la costa este de los Estados Unidos por razones geográficas”, afirmó el Director Ejecutivo de la PHA, Tom Kornegay.



El presidente de Panamá, Martín Torrijos, escucha al director ejecutivo de la Autoridad del Puerto de Houston, Tom Kornegay, durante la reunión que sostuvieron durante su reciente visita. Abajo, el presidente Torrijos durante su intervención y a su derecha el administrador del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta.

creemos que de hecho la competencia podría ser muy reñida”.

Según Kornegay, durante los próximos años se espera que la carga en contenedores de la PHA crezca de 16 a 23 por ciento anualmente. En caso de que se apruebe, el plan de ampliación del Canal de Panamá podría acelerar potencialmente este crecimiento. Para poder satisfacer un mayor tráfico marítimo – y prepararse para posibilidades como la ampliación del Canal de Panamá - el PHA se está preparando para abrir su nueva terminal en Bayport. La primera fase de la instalación que contará con tecnología de punta, iniciará sus operaciones a fines de agosto, con fases adicionales que se construirán según la demanda del mercado. Se tiene prevista la apertura de la primera fase de la terminal de cruceros de Bayport en el 2007.

Kornegay agregó palabras de elogio para el administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta, quien encabeza el proyecto de ampliación del Canal. “Alberto es un operador de primera clase”, indicó. “Panamá ha hecho un excelente trabajo administrando el



“Esta ampliación colocará a Houston en una posición en la que podrá competir con los puertos de la costa este

en lo que se refiere al manejo de buques de este tamaño. Con todo lo que el Puerto de Houston tiene para ofrecer,

Canal luego de su traspaso por los Estados Unidos (en 1999), y él merece este reconocimiento”. ☆

La Autoridad del Puerto de Houston

La Autoridad del Puerto de Houston es propietaria y opera las instalaciones públicas ubicadas a lo largo del Puerto de Houston, el complejo de 25 millas de largo cuenta con diferentes instalaciones públicas y privadas diseñadas para manejar carga general, contenedores, granos y otros materiales secos a granel, carga para proyectos y carga pesada, y otros tipos de carga. Cada año, más de 6,600 buques hacen escala en este puerto, que ocupa el primer lugar en tonelaje marítimo proveniente del exterior en los Estados Unidos, el segundo en tonelaje total y el sexto más grande del mundo. La Autoridad Portuaria juega un papel vital en garantizar la seguridad

marítima a lo largo del cauce de navegación de Houston, el cual ha sido clave en el desarrollo de Houston como un centro del comercio internacional. La Terminal de Contenedores de Barbours Cut y la Instalación Central de Mantenimiento son las primeras de muchas instalaciones portuarias en los Estados Unidos en desarrollar e implementar un Sistema de Administración Ambiental innovador que cumple con las rigurosas normas de ISO 14001. Además, el puerto es un punto de entrega aprobado para los contratos de futuros de café “C” negociados en la Bolsa de la Junta Comercial de Café, Azúcar y Cacao de Nueva York.